Vergaderjaar 2014–2015 **Vragen gesteld door de leden der Kamer**

2015Z14802

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie naar aanleiding van berichtgeving over *trajectcontroles en boeteregen op de A2* (ingezonden 20 augustus 2015).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het artikel «Deze camera's zijn goed voor 48 miljoen» en «Twintigduizend boetes per dag»?[1]

Vraag 2
Heeft u een verklaring voor het feit dat de A2 inmiddels keer op keer bovenaan staat in de zogenoemde boetelijstjes? Welke maatregelen heeft u genomen en/of gaat u nemen om mensen meer bewust te maken van de geldende snelheidslimiet overdag en 's nachts? Bent u bereid om de suggestie die in het artikel wordt gedaan inzake het gebruik van de matrix-borden hierbij te betrekken? Kunt u hierbij een overzicht van de kosten van de diverse maatregelen, zoals de matrixborden, geven?

Vraag 3
Deelt u de mening dat de inrichting van de A2, met vijf prachtige rijbanen aan iedere kant, zodanig is dat het voldoet aan de kenmerken voor een 130 km/uur weg vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en dat daarmee de snelheidslimiet zo snel als mogelijk is naar 130 km/uur overdag en 's nachts dient te gaan? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4
Kunt u aangeven op welke gronden op (delen van) de A2 er overdag geen 130 km/uur mag worden gereden, mede omdat uit Rijksrapportages blijkt dat Nederland inmiddels voldoet aan de gestelde luchtkwaliteitseisen en de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) ook sinds 1 juli 2015 in werking is getreden? Kunt u deze vraag ook beantwoorden voor wat betreft de A4, waar grote delen overdag inclusief een trajectcontrole een limiet hebben van 100 km/uur?

[1] de Volkskrant, 19 augustus 2015

Vraag 5
Kunt u een overzicht geven van alle trajectcontroles in Nederland, inclusief de snelheidslimieten die daar overdag en 's nachts op gelden? Kunt u voor deze trajecten aangeven waarom uit oogpunt van verkeersveiligheid de snelheid niet structureel 130 km/uur is? En kunt u de reden voor trajectcontroles op deze trajecten geven? Op welke wijze is de verkeersveiligheid door middel van trajectcontroles op deze specifieke trajecten gediend? Heeft u cijfers over de verbetering van de verkeersveiligheid op deze trajecten? Zo ja, kunt u deze aan de Kamer sturen? Zo nee, kunt u dan een nadere onderbouwing van nut en noodzaak van trajectcontroles op deze trajecten geven?

Vraag 6
Klopt de stelling dat de reden om de snelheid op diverse trajecten niet verder te verhogen naar de algemene snelheidslimiet van 130 km/uur, inclusief de trajectcontroles die daaraan gekoppeld zijn, niet zozeer te maken heeft met de verkeersveiligheid, maar met bestuurlijke afspraken dan wel milieudoelstellingen? Zo nee, waarom niet en kunt u per trajectcontrole deze stelling nader onderbouwen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt? En als dit wel klopt, hoe kunt u dit dan rijmen met de behaalde resultaten in Nederland als het gaat om luchtkwaliteit?

Vraag 7
Deelt u de mening dat de twee principes van «hoe zwaarder de overtreding vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, hoe zwaarder de boete» en «hoe vaker je over de scheef gaat qua verkeersboetes, hoe zwaarder de boete» leidende principes moeten zijn bij de uitwerking van een nieuw boetestelsel? Zo ja, hoe gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, welke principes zijn dan wel leidend?